



ISSUES OF PROVIDING RAILWAY TRANSPORT WITH LOCAL PERSONNEL IN THE 20S OF THE XX CENTURY (BASED ON ARCHIVAL MATERIALS)

Kurbanov Bakhtiyar

Senior Lecturer of the Department of History, Namangan State University

ABSTRACT

This article considers the national personnel support of railway transport in the context of the construction of the Soviet state and the measures taken in this area. We also analyzed the attitude towards local personnel in the context of personnel shortages and historical prerequisites based on archival materials.

KEY WORDS: *Soviet power, railway, Central Asian railway, personnel reserve, commissariat of railways, FZU, technical school.*

ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МЕСТНЫМИ КАДРАМИ В 20-Е ГОДЫ XX ВЕКА (НА ОСНОВЕ АРХИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ)

Курбанов Бахтияр

**Старший преподаватель кафедры История
Наманганский государственный университет
e-mail: baxtiyarkurbanov2014@mail.ru**

Аннотация: В данной статье рассматривается национальное кадровое обеспечение железнодорожного транспорта в условиях строительства советского государства и меры, принимаемые в этой области. Также были проанализированы отношение к местным кадрам в условиях кадрового дефицита и исторические предпосылки на основе архивных материалов.

Ключевые слова: Советская власть, железная дорога, Среднеазиатская железная дорога, кадровый резерв, комиссариат Путей сообщения, ФЗУ, техникум.

После установления советской власти, искусственного исключения существующих специалистов из административных структур, в условиях не сформировавшейся новой кадровой структуры стала очевидна нехватка кадров для организации производства и управления экономикой и сферой духовности. В железнодорожном секторе именно в этом процессе наряду с нехваткой кадров важное значение приобрел вопрос коренизации. Поэтому в Узбекистане, как и в других среднеазиатских республиках, в первые годы советской власти проводились мероприятия по привлечению рабочих и представителей коренных народов к обучению на различных курсах и в учебных заведениях для работы на железных дорогах.

Для выполнения задач, поставленных перед железнодорожным транспортом в условиях советского государственного строительства, необходимо было не только укрепить материально-техническую базу, но и вновь обеспечить ее грамотными кадрами, рабочими и инженерно-техническими работниками. Именно в этот



период в республике было уделено внимание системе подготовки квалифицированных рабочих. Широко налажено производство специалистов в высших учебных заведениях и техникумах.

Согласно письму Ташкентского Управления железных дорог, в Управление среднеазиатских железных дорог от 10 декабря 1923 года, совет по образованию при Ташкентском управлении железных дорог обсуждал вопрос об открытии курсов подготовки агентов службы передвижения среди местного населения. Дорожное управление должно было предоставить помещения для таких курсов. Но в связи с тем, что у Дорожного управления не было средств на организацию курсов, совет по делам образования решил представить правительству Туркестанской республики представление об организации 6-месячных курсов в Ташкенте[1]. Процесс подготовки кадров для железнодорожного транспорта продолжался неоднозначно.

С 30 августа по 15 октября 1923 года в Ташкенте были организованы курсы кондукторства для местных жителей (мусульман). На 1 сентября, когда были назначены испытания, зарегистрировано 48 человек из областей Туркестанской республики. 41 из них признаны годными. Мусульмане регулярно принимали участие в курсах в количестве от 20 до 29 человек. По окончании экзаменов они попросили материальную помощь, заявив, что не имеют платьев, обуви и средств на должность кондуктора[2]. В Президиуме Допрофсоюз обсудили вопросы заочного образования. Состояние заочного образования в системе Среднеазиатских железных дорог в целом неудовлетворительное, в 1,2,3 квартале 1923 года было охвачено 289 курсантов вместо 700. Консультационные центры созданы слишком поздно[3].

16 августа 1924 года представитель Комитета по местным делам Туркестанских дорог и организационное отделение Народного комиссариата дорог Средней Азии направили письмо Центральному исполнительному комитету Советов по наполнению учреждений местными кадрами и переводу делопроизводства на местный язык. По его словам, Юнусов, Алимхужаев, Назарбеков, Саломов и другие, проходящие практику на Ташкентских железных дорогах, обратились в комитет по местным делам с коллективным обращением по ряду обстоятельств, не подпадающих под действие норм служебной деятельности, продолжающихся с первых лет работы на железных дорогах. Они пишут, что несмотря на то, что на туркестанских дорогах были распределены должности кассиров, тарифников, служащих ведомства для прохождения практики, их отправили на товарную станцию, и уже 17 дней ничего не предпринималось. После этого практикующие разделились на различные сферы железных дорог: 4 из них были кондукторами, а затем в течение 20 дней обучали их задачам стрелочника, буксировщика, вагоностроителя, после сдачи экзаменов переводили на работу в товарные поезда. После 1 месяца работы в товарных поездах их перевели в товарно-пассажирские поезда. С 5 августа снова перевели в товарные поезда. Когда оперативники попросили объяснить эту ситуацию, их снова перевели на товарно-пассажирские поезда. Не удалось сделать это, когда они попросили перевести его на почту[4]. Практикантам, несмотря на свои просьбы, в практический период не дали ни одной задачи, кроме черной работы. Несколько раз они пытались ознакомиться с работой главного кондуктора, но именно под руководством главного кондуктора Куйдина, когда поезда двигались, они постоянно испытывали неприятное отношение. Когда оперативники прибыли на станцию и отправились знакомиться с работой, Куйдин всегда сопровождал их и говорил: «У тебя есть свои места». Аналогичное отношение проявили и другие железнодорожники. Несмотря на то, что часть практиков были выставлены на работу в товарном ведомстве, они также остались без работы. Так, обращение жалоб в Центральный Исполнительный Комитет Туркестана свидетельствует о том, что аппарат железных дорог с трудом реализует принципы учета и сближения трудовых потребностей местных жителей. За грузом приезжает узбек: обращаются к нему «ты», просят поставить подпись за прием груза, он говорит, что это может сделать только на узбекском, что они не допустят узбекской подписи, в результате чего он прямо просит узбекских уйгуров подписать для него на русском. В целом, несмотря на то, что он получал очень мало – 25 сумов в месяц заработной платы, практикующие честно работали и старались объединиться в единую семью железнодорожников[5]. Как следует из данных, отношение к национальным кадрам, недоверие и ведение делопроизводства на русском языке стало серьезным препятствием для обеспечения железнодорожного транспорта местными кадрами.

26 января 1924 года был издан приказ Ташкентского комиссариата путей сообщения СССР «О введении параллельного делопроизводства на местном языке и привлечении местного населения к транспорту». В



постановлении Всероссийского центрального исполнительного комитета от 1923 ноября 22 года и Совета Народных Комиссаров от 12 декабря ввести параллельное ведение работы на местном языке во всех государственных предприятиях и учреждениях, действующих на территории Туркестанской и Кыргызской Республик, в том числе на русском и узбекском языках в Туркестанской Республике, на русском и крымском языках в Кыргызской Республике [6].

С момента ликвидации Закаспийского фронта на Среднеазиатские железные дороги и вынесения Постановления ТурМИК 130, более тысячи местных жителей были трудоустроены на дороги в качестве рабочих и служащих. Для них открыты курсы по ликвидации безграмотности на 800 человек. В Полтавском техникуме действовали подготовительные курсы, в Ташкенте и Красном Равоте - курсы подготовки железнодорожников и паровых котлов. Из курсов по ликвидации неграмотности обучены 388 человек, стоимость обучения составила 11.038 сумов за месяц, 132.456 сумов за год. На тот момент на дорогах работало около 1750 местных жителей[7]. На совещании были отмечены трудности привлечения местного населения на дороги, такие проблемы, как дороговизна образования, неосведомленность русского языка в большинстве случаев, нехватка хотя бы общего среднего образования и отсутствие средств[8].

Еще одним важным аспектом вопроса стал религиозно-бытовой образ жизни местных жителей, в том числе нежелание отдаляться от села, где он проживает, а также низкая зарплата на транспорте. Необходимо было гарантировать, что выпускники курсов и школ не останутся без работы и, кроме того, не выйдут за пределы Средней Азии для работы на транспорте[9]. Кроме того, рассмотрены меры по обучению европейских рабочих и служащих языку местных жителей[10].

С 1925 года открыты 3-месячные или однолетние краткосрочные учебные курсы, целью которых является подготовка сотрудников от представителей местных жителей. Например, в 1926 году этой комиссией запланировано обучение 50 человек на курсы подготовки железнодорожников в г. Полторацке и 15 человек на подготовительные курсы Среднеазиатского агентства железных дорог, 112 человек на курсы подготовки железнодорожников высшей категории в г. Ташкенте[11].

В соответствии с резолюцией о ходе специального приема в ФЗУ и техникумы на 31 августа 1932 года по Ташкентскому ФЗУ выполнены планы на 80,4 процента, Туркестанской школе ФЗУ на 92,6 процента, Кызыл-Равотской школе ФЗУ на 7 процентов. Дневной прием на Ашхабадский учебный комбинат выполнен на 105 процентов, Самаркандский техникум - на 100 процентов, вечернее образование - на 53 процента, очное образование Ташкентского техникума - на 23 процента, вечернее - на 61,6 процента, вечернее - на 35 процентов. По всем школам ФЗУ сдано 3545 документов, принято 1433 человека. В дневные отделения всех техникумов подано 545 документов, принято 425 человек. В вечерние отделения сдали 420 человек, принято 150 человек[12]¹. Из числа принятых в школы ФЗУ было 63,6 процента, в техникумы - 7 процентов, в том числе в техникумы - 5,5 процента[13].

Центральный Комитет оценил неудовлетворительное состояние партийных, отраслевых и хозяйственных организаций по подготовке кадров национальных специалистов на территории Узбекистана. В 1932 году численность работников специалистов увеличилась на 1200 человек, а численность узбеков и местных меньшинств увеличилась на 251 человек[14]. При подготовке рабочих специалистов из числа местных национальностей, прослеживаются нарушения в следующих направлениях: машинист-775 - 39 человек, помощник машиниста - 1 из 18 человек, назначитель паровозных бригад (нарядчиков) - 2 из 16 человек, слесарь по ремонту паровозов и вагонов - 170 из 1696 человек, телеграфисты - 204 из них 9 - узбеки и представители местного населения. Учитывая вышеуказанные обстоятельства, Центральный комитет обязал все транспортные организации организовать курсы подготовки и переподготовки квалифицированных работников от представителей местных национальностей[15].

Учитывая, что только 27,3 процента студентов Среднеазиатского института инженеров транспорта составляют представители местных национальностей, Центральный Комитет попросил Среднеазиатское бюро принять меры по увеличению приема местных студентов с 1932-1933 учебного года[16].

¹ Национальный архив Узбекистана, фонд Р-2547, опись 1, дело 7, лист 136.



Как и в других национальных республиках, в Узбекистане проблема подготовки кадров была реализована в соответствии с указаниями и планами, установленными Коммунистической партией и Советским государством. Кроме того, дефицит материальных и финансовых ресурсов, нехватка зданий, педагогических кадров, необходимых учебников показали отрицательный результат. В первые годы советской власти потребность республики в массовых кадрах удовлетворялась, с одной стороны, путем отправки рабочих и технических работников из центральных районов страны, а с другой - подготовкой местных кадров на различных курсах.

Список использованной литературы

1. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 35, лист 1.
2. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 35, лист 11.
3. Национальный архив Узбекистана, фонд P-2547, опись 1, дело 7, лист 75.
4. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 7, лист 63.
5. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 7, лист 64.
6. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 7, лист 72.
7. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 7, лист 36.
8. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 7, лист 37.
9. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 7, лист 38.
10. Национальный архив Узбекистана, фонд P-1621, опись 2, дело 7, лист 39.
11. Национальный архив Узбекистана, фонд P-86, опись 1, дело 3646, лист 46.
12. Национальный архив Узбекистана, фонд P-2547, опись 1, дело 7, лист 136.
13. Национальный архив Узбекистана, фонд P-2547, опись 1, дело 7, лист 137.
14. Национальный архив Узбекистана, фонд P-95, опись 2, дело 1316, лист 2.
15. Национальный архив Узбекистана, фонд P-95, опись 2, дело 1316, лист 3.
16. Национальный архив Узбекистана, фонд P-95, опись 2, дело 1316, лист 5.